Naciones Unidas S/2021/920



Consejo de Seguridad

Distr. general
3 de noviembre de 2021
Español
Original: inglés

La situación con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia

Informe del Secretario General

I. Introducción

1. El presente informe se ha preparado en cumplimiento de lo previsto en el párrafo 29 de la resolución 2554 (2020) del Consejo de Seguridad, en la que se solicitó al Secretario General que, en un plazo de 11 meses, informara sobre la aplicación de la resolución y sobre la situación con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, incluyendo una evaluación de las capacidades del servicio nacional de guardacostas.

2. En el informe, que abarca el período comprendido entre el 1 de noviembre de 2020 y el 31 de octubre de 2021, se destacan los principales acontecimientos ocurridos desde que se publicó el informe anterior del Secretario General en la materia (S/2020/1072). Su contenido se basa en los datos facilitados por el sistema de las Naciones Unidas, en particular la Misión de Asistencia de las Naciones Unidas en Somalia (UNSOM), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), así como por los Estados Miembros y las organizaciones regionales, entre ellas la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), la Comisión del Océano Índico, la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, la Fuerza Naval de la Unión Europea, la Operación Atalanta y la Organización del Tratado del Atlántico del Norte (OTAN).

II. Principales novedades, tendencias y consideraciones relativas a la piratería frente a las costas de Somalia

3. A lo largo del período sobre el que se informa continuaron los esfuerzos para combatir la piratería frente a las costas de Somalia, gracias a la actividad conjunta del Gobierno Federal de Somalia y de la comunidad internacional, incluido el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, distintos Estados Miembros (véase el anexo I) y las fuerzas navales internacionales, como las de la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea y las Fuerzas Marítimas Combinadas. La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) siguió dificultando la lucha de la comunidad internacional contra la piratería. Sin embargo,





la densidad del tráfico marítimo volvió a ser la misma de siempre y se volvieron a aplicar las mismas medidas de protección de los buques que antes.

4. Durante el período sobre el que se informa y como en ocasiones anteriores, no se registraron incidentes de piratería en las aguas regionales que rodean la costa somalí (véase el anexo II). Sin embargo, el 13 de agosto de 2021 se produjo un ataque armado contra un buque a unas tres millas náuticas de la costa de Shabele Medio. Algunos Estados Miembros observaron aproximaciones sospechosas a los mercantes de la región, señal de que los progresos realizados en la lucha contra la piratería podrían revertirse si no se consolidan.

5. En su evaluación publicable de las amenazas del sector[1], de fecha 1 de septiembre de 2021, la Fuerza Naval de la Unión Europea y las Fuerzas Marítimas Combinadas concluyeron que la piratería frente a las costas de Somalia se seguía reprimiendo en gran medida gracias a la suma de los esfuerzos realizados por las fuerzas navales y la continua aplicación de las medidas que se recogen en *Best Management Practices*[2]. También indicaron que el riesgo de ataques era bajo, ya que los grupos de acción pirata somalíes[3] habían diversificado sus actividades y se concentraban ahora en operaciones menos arriesgadas. Con todo, seguían teniendo capacidad para aprovechar las oportunidades y lanzar ataques con poco o ningún aviso.

6. La reducción de la zona de alto riesgo el 1 de septiembre de 2021 demuestra la eficacia de las escoltas navales regionales y de las medidas de lucha contra la piratería.

7. El incidente del 23 de marzo de 2021 en el que se vio implicado el buque Ever Given recordó a los Estados Miembros y al sector hasta qué punto el comercio y los suministros dependen de unas vías marítimas abiertas. La Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia llevó a cabo una evaluación completa del riesgo de repercusiones en el océano Índico occidental, de acuerdo con las recomendaciones del sector del transporte marítimo.

III. Evolución de las actividades de lucha contra la piratería en Somalia

A. Marcos jurídicos y normativos nacionales

8. El Departamento de Administración Marítima somalí siguió recibiendo apoyo técnico y capacitación de la OMI, la UNSOM, la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia y la UNODC en los ámbitos del cumplimiento de la legislación marítima, el registro de buques y la seguridad, incluida su certificación y la de la tripulación.

9. El grupo de trabajo técnico del Departamento de Administración Marítima somalí (compuesto por representantes del Ministerio de Puertos y Transporte Marítimo y distintos asociados internacionales (UNSOM, OMI, UNODC, Programa

[1] Elaborada por las Fuerzas Marítimas Combinadas y la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia para ayudar a los armadores de buques mercantes y grandes buques pesqueros comerciales que transitan por el mar Rojo, el golfo de Adén y el océano Índico occidental a tomar decisiones en materia de gestión de riesgos.

[2] BIMCO y otros, *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea,* quinta edición (Witherby Publishing Group, Ltd., 2018).

[3] Un grupo de acción pirata es un grupo organizado por sus miembros para realizar actos de piratería y robo a mano armada en el mar, normalmente dentro de una zona marítima concreta.

de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Programa Mundial de Alimentos (PMA), FAO y Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, entre otros)) siguió esforzándose para alcanzar la capacidad operacional inicial en los cuatro ámbitos señalados (cumplimiento de la legislación marítima, registro de buques, coordinación de la búsqueda y el salvamento marítimos y certificación de la tripulación). El 10 de mayo de 2021, el grupo de trabajo aprobó un plan de acción con el que se iban a medir los avances hacia la declaración de la capacidad operacional inicial en 2022.

10. En agosto de 2021, la Dirección Marítima de la Presidencia de Somalia, con el apoyo de la UNSOM y los asociados internacionales, comenzó a examinar la estrategia nacional de recursos y protección marítimos, con el propósito de crear un nuevo marco nacional (la "estrategia marítima nacional de Somalia") que ampliara la estrategia de gobernanza e incluyera cuestiones transversales, tales como la seguridad, el medio ambiente y el género.

11. La Oficina del Enviado Especial del Presidente de Somalia para el Cuerno de África, el Mar Rojo y el Golfo de Adén, con el apoyo de la UNSOM, continuó tratando de reactivar el Comité Nacional de Coordinación Marítima, que incluye un nuevo componente de coordinación internacional.

12. El Comité Técnico del Comité Nacional de Coordinación Marítima celebró una reunión durante el período que se examina, el 30 de diciembre de 2020. Se avanzó bastante en el examen de los mecanismos de coordinación para mejorar el funcionamiento de las estructuras de gobernanza marítima vinculadas a los objetivos de la estrategia nacional de recursos y protección marítimos, las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo y los compromisos del Marco de Rendición de Cuentas Mutua, y en abril de 2021 se ultimó la definición del nuevo mandato del Comité Nacional de Coordinación Marítima, que está pendiente de aprobación.

13. En junio de 2021, la OMI organizó sesiones informativas iniciales y reuniones virtuales de evaluación con el Gobierno Federal de Somalia para diseñar un marco de protección marítima que incluyera un enfoque pangubernamental con respecto a la gobernanza en materia de protección marítima, el cual estaría ligado a la Estrategia Marítima Nacional de Somalia antes mencionada. Con el marco, que incorporaba el establecimiento de un registro nacional de riesgos para la protección marítima, una estrategia de seguridad y un plan formativo para reforzar el conocimiento del entorno marítimo, Somalia podría encontrar soluciones sostenibles de protección. El plan estaba financiado por la Unión Europea en el marco del proyecto de fortalecimiento de la protección portuaria y el diálogo regional en la zona del mar Rojo y contó con el apoyo de la OMI, que ayudó a crear capacidades para reforzar la protección portuaria y el cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, tanto a través del proyecto como del marco del Código de Conducta de Djibouti.

14. La UNSOM y la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia ayudaron a reforzar la colaboración entre el Gobierno Federal de Somalia y los representantes de los estados miembros federados en lo concerniente a la representación de las mujeres en el sector marítimo a través de la red de puntos focales de "mujeres en el sector marítimo". Se celebraron varias reuniones para consolidar un plan de acción destinado a incrementar la oportunidades laborales, educativas y económicas de las mujeres.

15. El Ministerio Federal de Pesca y Recursos Marinos expidió y renovó las licencias de más de 30 buques para pescar atún migratorio en la zona económica exclusiva de Somalia durante el período sobre el que se informa, lo que generó más de 1,6 millones de dólares para Somalia.

16. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona económica costera y exclusiva de Somalia siguió siendo frecuente y obstaculizó las iniciativas multilaterales centradas en la pesca sostenible, ya que los sistemas nacionales de seguimiento, control y vigilancia de la pesca todavía no están muy desarrollados. Para combatir esta práctica, el Gobierno Federal de Somalia siguió colaborando con la Comisión del Atún para el Océano Índico, el equipo de tareas FISH-i África y los asociados internacionales mediante el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. Cada trimestre, la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia, por medio de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea, siguió transmitiendo a la Comisión del Atún para el Océano Índico sus avistamientos y análisis de pesqueros frente a la costa somalí.

17. El Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC, en el marco de su Foro del Océano Índico sobre Delincuencia Marítima, puso en marcha un programa de demostración para implantar un proyecto de protección y cumplimiento de la legislación pesquera en la zona económica exclusiva de Somalia, a través del cual se proporcionará formación y equipamiento a los funcionarios somalíes de protección de la pesca, a los grupos de embarque y a los fiscales. Se llevará ante los tribunales somalíes a cualquier buque que sea sorprendido pescando ilegalmente.

18. La FAO continuó ayudando al Gobierno Federal de Somalia a hacer un seguimiento de la información obtenida tanto de los sistemas de localización de buques vía satélite como de los sistemas de identificación automática sobre los movimientos de los pesqueros con y sin licencia en la zona económica exclusiva, así como a interpretarla y transmitirla y a tomar las medidas oportunas conforme a ella.

B. Creación de capacidad

19. Durante el período que abarca el informe, las Naciones Unidas, la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia y los asociados internacionales siguieron tratando de aumentar la capacidad de las fuerzas del orden marítimas de carácter civil de Somalia. En la fecha de redacción del presente informe, la capacidad de vigilancia costera seguía siendo limitada y algunas de sus actividades se llevaban a cabo a nivel estatal. El 15 de septiembre de 2021 se llegó a un acuerdo para evaluar la capacidad de vigilancia costera existente, y la UNSOM y la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia pusieron en marcha un análisis de la Armada y la Guardia Costera somalíes en coordinación con otros asociados internacionales y en estrecha colaboración con las autoridades nacionales. Se estaban examinando la capacidad, la infraestructura y los marcos jurídicos e institucionales de vigilancia costera para detectar solapamientos y lagunas y orientar sobre los próximos pasos. Los resultados del análisis servirían para reforzar aún más la coordinación entre las instancias marítimas internacionales y el Ministerio de Defensa, así como los servicios de policía marítima y de aplicación de la ley en los planos federal y estatal.

20. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos terminó de ejecutar un programa de creación de capacidad para ayudar al Gobierno Federal de Somalia a elaborar un marco jurídico eficaz de gobernanza oceánica, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y financiado por el fondo fiduciario para apoyar las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia. Del 10 al 15 de noviembre se impartió un programa de formación técnica en asuntos oceánicos y derecho del mar para las autoridades marítimas a 33 funcionarios del Gobierno Federal de Somalia y de los estados miembros federados, con el apoyo de

la UNSOM. El Gobierno Federal solicitó una segunda formación en línea para abordar ámbitos específicos de los asuntos oceánicos y el derecho del mar, cuyos módulos se impartieron del 15 de mayo al 30 de junio de 2021 a un grupo concreto de funcionarios del Gobierno Federal.

21. Del 19 al 27 de abril de 2021, y para satisfacer una necesidad que se había detectado en el programa de capacitación de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, se impartió otro curso virtual sobre el artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo objetivo era reforzar la economía de los océanos de Somalia y cortar de raíz las causas que daban origen a la piratería aplicando plena y efectivamente lo dispuesto en la Convención. En el curso participaron 20 representantes del Gobierno Federal de Somalia, los estados miembros federados y el mundo académico.

22. La UNODC y la UNSOM, junto con la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, continuaron con las actividades de creación de capacidad formando y equipando a las unidades de policía marítima federales y estatales. El apoyo que prestaron consistió, entre otras cosas, en programas de capacitación y orientación dirigidos a aumentar la capacidad operacional de las unidades de policía marítima en varios de los principales puertos somalíes y a dotar a las autoridades marítimas de lo necesario para que pudieran contrarrestar las amenazas y vigilar y patrullar eficazmente las aguas costeras somalíes.

23. En el marco del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, la UNODC prestó apoyo a la guardia costera de “Somalilandia” adquiriendo más equipos de comunicaciones, piezas de repuesto y un taller mecánico en contenedores para aumentar su capacidad operacional. La UNODC impartió un curso de “visita, abordaje, registro e incautación” y otro de aplicación del derecho marítimo, y realizó una evaluación técnica acompañada de capacitación y la reparación *in situ* de activos marítimos. El Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima adquirió una lancha patrullera y un vehículo de apoyo para la Unidad de Policía Marítima de Bosaso y una lancha patrullera para la de Galmudug. De esa manera, se amplió la capacidad operacional y el apoyo en tierra. En Bosaso, se adquirieron e instalaron más equipos de comunicaciones para reforzar la capacidad de la sala de operaciones y tener un mayor conocimiento del entorno marítimo. Gracias a un programa de formación en mecánica y reparación rutinaria, se amplió la disponibilidad operacional de los activos marítimos. Además, en mayo de 2021 se impartió en Seychelles una formación sobre “visita, abordaje, registro e incautación” para la Unidad de Policía Marítima de Galmudug. Entre sus participantes había dos mujeres policías. El curso se repitió en octubre de 2021 para la Unidad de Policía Marítima de Mogadiscio en el marco del pilar de aplicación del proyecto de protección de la pesca. En Mogadiscio, la Unidad de Policía Marítima inauguró una nueva sede, que la UNOPS había construido en el marco del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC con la financiación de la Unión Europea y el apoyo de la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia. También dentro del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC, se proporcionaron más equipos de comunicaciones a la Unidad de Policía Marítima, además de un paquete de piezas de repuesto para reforzar la disponibilidad operacional.

24. La Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia siguió organizando actividades de creación de capacidad sobre los marcos jurídicos nacionales y el desarrollo de políticas en Mogadiscio, Garoowe y Hargeisa. También ayudó a desarrollar el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Mogadiscio. Asimismo, facilitó distintos cursos de formación y entregó equipos tanto a nivel federal como estatal, entre otros, a las autoridades de Puntlandia en apoyo de su Ley de lucha contra la piratería. Además, siguió prestando apoyo a la guardia

costera de “Somalilandia” para que esta pudiera incrementar su capacidad de realizar operaciones marítimas y de combatir la piratería y otras actividades marítimas delictivas, como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

25. Del 13 al 15 de septiembre de 2021, la UNSOM y el PNUMA impartieron una formación virtual sobre el clima y la seguridad inclusiva para las autoridades marítimas somalíes, que se centró en los vínculos entre el cambio climático, la protección marítima y la igualdad de género. Asistieron 30 participantes del Gobierno Federal de Somalia y de los estados miembros federados.

C. Cuestiones comunitarias

26. Se siguió empoderando a las comunidades pesqueras a lo largo de la costa somalí, gracias al apoyo prestado por las organizaciones internacionales y regionales, que trabajaron junto con las autoridades del país. Aunque los efectos directos e indirectos de la piratería se han reducido en los últimos años, la pesca ilegal y destructiva, sobre todo la de arrastre en las aguas costeras, demostró ser cada vez más devastadora para los medios de vida de estas comunidades. Con las medidas que se describen a continuación se siguen mejorando los medios de vida y las oportunidades de generación de ingresos, pero, para que el desarrollo previsto a largo plazo sea una realidad, hará falta que todas las partes renueven su compromiso de erradicar las actividades pesqueras destructivas y los actos ilegales de otro tipo que se detallan en otras partes del presente informe.

27. La FAO, junto con el Gobierno Federal y los estados miembros federados, terminó el proyecto de comunidades costeras contra la piratería durante el período que abarca el informe y avanzó significativamente en la creación de habilidades y capacidades en los subsectores de la pesca costera y la etapa posterior a la captura. Entre los aspectos más destacados cabe citar la distribución de activos de la cadena de frío, como los vehículos refrigerados para el transporte de pescado o de unidades de fabricación de hielo en escamas alimentadas por energía solar, y la entrega de nuevos pesqueros a asociados, tales como las cooperativas o las pequeñas empresas pesqueras.

28. En marzo de 2021, la FAO completó un estudio de viabilidad para un nuevo mercado de pescado en Mogadiscio y recomendó que se abrieran un nuevo “centro” de pesca y dos mercados minoristas satélites en la capital como estrategia a largo plazo para el desarrollo del sector pesquero en el país. La FAO, con el apoyo de la Unión Europea, siguió prestando apoyo financiero al sector, en particular a las mujeres y los jóvenes participantes en las cadenas de valor de la pesca costera, a través de un proyecto centrado en aumentar la resiliencia de las cadenas de valor de la pesca y la ganadería en favor de un crecimiento inclusivo y sostenible en Somalia. La FAO, a través del citado fondo fiduciario, ha iniciado consultas para preparar un plan maestro nacional de pesca, en el que se marcará el rumbo futuro del sector pesquero y con el que se espera que aumente la importancia de la pesca en el desarrollo del país mediante el establecimiento prioridades compartidas y un programa de acción entre el sector público y el privado, así como con los asociados nacionales e internacionales.

29. En el mes de julio, la Secretaría Ejecutiva de la IGAD firmó un proyecto de 5 millones de dólares, financiado por Suecia, para promover la economía azul en cuatro países costeros miembros (Djibouti, Kenya, Somalia y Sudán). El proyecto, de tres años de duración, se centrará en mejorar la gobernanza de la economía azul analizando la situación de la biodiversidad marina, realizando un inventario de contaminantes químicos y plásticos desde la fuente hasta el mar y desarrollando y aplicando herramientas para supervisar y mitigar la contaminación química y plástica en los países miembros costeros afectados.

IV. Cooperación internacional

A. Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia

30. Durante el período sobre el que se informa, el Grupo de Contacto celebró la 23ª sesión plenaria los días 17 y 18 de diciembre de 2020 de manera virtual. La reunión estuvo presidida por Kenya y a ella asistieron 132 participantes de 27 Estados y 48 organizaciones regionales e internacionales.

31. Uno de sus principales resultados fue la validación del mandato del grupo directivo de planificación estratégica. Su adopción se ajustó a lo dispuesto en la decisión 19 recogida en el comunicado difundido por el Grupo de Contacto en su 21ª sesión plenaria, que se celebró en 2019, en la que este señaló la necesidad de diseñar un nuevo plan estratégico para poder seguir siendo un mecanismo ágil integrado en una estrategia a largo plazo para la región. La Comisión del Océano Índico, que funciona como secretaría del Grupo de Contacto, dio apoyo de secretaría al grupo de trabajo.

32. El grupo directivo de planificación estratégica trabajó en la preparación de un plan estratégico para que el Grupo de Contacto abordara las causas que dan origen a la piratería y la inseguridad marítima. Se convocaron seis reuniones virtuales. En la primera de ellas, que tuvo lugar el 11 de febrero de 2021, se eligió a Seychelles para ocupar la presidencia del grupo directivo. En las reuniones iniciales se formuló un marco para concebir el plan y se acordaron los temas estratégicos principales para el plan de trabajo general, a saber, a) el lugar que ocupa el Grupo de Contacto dentro de la estructura de protección marítima del océano Índico occidental, b) la lucha contra los cabecillas de la piratería a través del enjuiciamiento penal y c) la revisión del enfoque que aplica el Grupo de Contacto. En la 24ª sesión plenaria, cuya celebración está prevista para antes de finales de 2021, se informará al Grupo de Contacto sobre los avances en la preparación del plan estratégico.

33. Aunque hubo consenso en que, si bien no se había erradicado del todo, la piratería sí se había reprimido con éxito en las costas de Somalia, el Grupo de Contacto observó que aumentaron otros delitos marítimos transnacionales en la región del océano Índico occidental. A veces, en ellos estuvieron implicadas las redes delictivas vinculadas a la piratería, cuyos dirigentes permanecieron relativamente a salvo pese a que se pudo procesar a los autores materiales.

34. El 9 de diciembre de 2020, el Gobierno Federal de Somalia anunció su retirada del Grupo de Contacto con efecto inmediato.

B. Fondo fiduciario de las Naciones Unidas para apoyar las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia

35. Durante el período sobre el que se informa, y hasta el cierre operativo de todos los proyectos el 30 de junio de 2021, el fondo fiduciario para apoyar las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia siguió prestando apoyo a distintos proyectos relacionados con la creación de capacidades, el enjuiciamiento regional, la aplicación del derecho marítimo y la gobernanza marítima. De conformidad con el acuerdo alcanzado por los miembros de la Junta el 19 de junio de 2019, estaba previsto que el fondo fiduciario se cerrara el 31 de diciembre de 2021. Desde el 31 de diciembre de 2012, el fondo ha recibido un total de 15.224.488 dólares de 18 donantes. Al 31 de agosto de 2021, su saldo era de

294.809 dólares. El 15 de diciembre la Junta celebró una reunión virtual en paralelo a la sesión plenaria del Grupo de Contacto. La próxima reunión se celebrará paralelamente a la sesión plenaria anual del Grupo de Contacto.

V. Actividades estratégicas de protección marítima

A. Creación de capacidad internacional

36. Tras la firma de la Enmienda de Yeda en enero de 2017, la OMI siguió prestando apoyo de secretaría a los Estados signatarios del Código de Conducta de Djibouti. Para ello, se centró en medidas más amplias de lucha contra la piratería y la delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo y de creación de capacidades para combatir la piratería y otras actividades ilícitas, incluidos los nuevos problemas que amenazan la protección marítima en la región. El marco del Código de Conducta de Djibouti y la Enmienda de Yeda incluye un comité directivo, un grupo de trabajo sobre intercambio de información y un grupo de trabajo sobre coordinación de la creación de capacidades.

37. El 18 de mayo de 2021, los Estados signatarios participantes del Código de Conducta de Djibouti formaron un comité especial para idear una estrategia regional de intercambio de información, y la OMI proporcionó asistencia técnica para la elaboración de una guía que ayudara a llevarla a la práctica. El propósito de la iniciativa es reforzar la seguridad de la navegación aumentando el conocimiento del entorno marítimo de la región. Los Estados participantes también acordaron establecer un marco de gobernanza para el Código de Conducta de Djibouti, consistente en el comité directivo y los grupos de trabajo sobre intercambio de información y coordinación de la creación de capacidades antes citados.

38. El programa de protección marítima de la OMI siguió ayudando a los Estados de la región a coordinar las actividades de apoyo a la aplicación del Código de Conducta de Djibouti entre los departamentos, los organismos, las autoridades de control, los operadores portuarios y otras organizaciones del Estado. Dicha ayuda consistió en cursos y conferencias regionales, entre otras cosas. Con el apoyo de la OMI, los Estados del océano Índico occidental y del golfo de Adén siguieron creando capacidad para luchar contra la piratería y otras actividades ilícitas que ponían en peligro la seguridad y la protección marítimas y la navegación en la región, en apoyo del Código de Conducta de Djibouti y la Enmienda de Yeda. La trata de personas y las operaciones de contrabando eran cada vez más frecuentes y se situaban entre las principales preocupaciones de la región. Los firmantes las consideran delitos transnacionales con arreglo al acuerdo de cooperación.

B. Actividades navales frente a las costas de Somalia

39. Durante el período que se examina, la Fuerza Naval de la Unión Europea y las Fuerzas Marítimas Combinadas mantuvieron su presencia frente a las costas de Somalia. En coordinación con ellas, algunos Estados Miembros que se desplegaron de manera independiente protegieron y escoltaron los buques comerciales que atravesaban el golfo de Adén. Otros Estados también contribuyeron a la lucha contra la piratería enviando flotas navales a la región a título nacional.

40. La Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia, mediante la Operación Atalanta, siguió disuadiendo, previniendo y reprimiendo la piratería frente a las costas de Somalia, protegiendo y escoltando a los buques vulnerables a los ataques de los piratas, incluidos los del Programa Mundial de Alimentos. Desde

el punto de vista operacional, la Fuerza siguió siendo uno de los principales agentes de lucha contra la piratería frente a la costa central del país, ya que aportó una disuasión visible y llevó a cabo operaciones focalizadas en zonas en las que había redes delictivas vinculadas con la piratería. La Unión Europea ha prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2022 el mandato de la Operación Atalanta, que, desde el 1 de enero de 2021, también abarca distintas tareas relacionadas con el tráfico de armas y de drogas, así como con la vigilancia de actividades ilícitas. La Operación sirvió de plataforma para que los instrumentos de la Unión Europea y los organismos de las Naciones Unidas promuevan los programas de desarrollo en comunidades costeras inaccesibles. De manera secundaria, la Fuerza siguió prestando apoyo a otros agentes de la zona, como la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia y la UNODC.

41. A través del Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África, con sede en Brest (Francia), la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia siguió ayudando a programar los convoyes dirigidos por entidades que se desplegaron de manera independiente a través del Corredor de Tránsito Recomendado Internacionalmente. El Centro siguió siendo una parte esencial de la Operación Atalanta, al proporcionar datos para el conocimiento del entorno marítimo de la región y recibir la información que se presentó voluntariamente sobre el registro de los buques en tránsito, según lo recomendado en la quinta edición de *Best Management Practices,* junto con el Centro de Operaciones de Comercio Marítimo del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

42. La coalición naval multinacional de las Fuerzas Marítimas Combinadas, que está formada por 34 Estados Miembros, siguió realizando operaciones de lucha contra la piratería en el mar Rojo, el golfo de Adén, el mar Arábigo, la cuenca de Somalia y el océano Índico septentrional, por conducto de la Fuerza Combinada de Operaciones 151. En el período que abarca el informe, la Fuerza Combinada de Operaciones 151 estuvo integrada por buques de superficie proporcionados por el Japón y la República de Corea, y otros buques proporcionados por los Estados Unidos de América, el Pakistán y el Reino Unido, entre otros países. Estas unidades de superficie recibieron además el apoyo de aeronaves de patrulla y reconocimiento marítimo de los Estados Unidos, el Japón y el Pakistán. Durante el período sobre el que se informa, el Brasil, el Pakistán y Turquía proporcionaron los equipos de dirección de la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de forma rotatoria.

43. Las Fuerzas Marítimas Combinadas siguieron trabajando estrechamente con la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia en colaboración con el Grupo de Contacto, el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África, el Centro de Operaciones de Comercio Marítimo del Reino Unido y otros centros regionales de operaciones navales y de coordinación de salvamento. Si bien ambas Fuerzas se centraron en las operaciones de lucha contra la piratería, también suministraron al sector del transporte marítimo mundial evaluaciones de las amenazas y boletines de amenazas relacionadas con incidentes. También colaboraron en la resolución de incidentes marítimos de carácter más general en el océano Índico occidental y el golfo de Adén. Así, por ejemplo, prestaron asistencia a buques varados y desaparecidos, investigaron casos de acercamientos sospechosos y dieron respuesta a distintos incidentes de seguridad marítima.

44. La OTAN siguió encargándose del conocimiento situacional marítimo frente a las costas de Somalia y vigilando la situación de la piratería, en particular a través de su Centro de Transporte Marítimo en el Reino Unido, que está en contacto regular con la comunidad del transporte marítimo mundial. También mantuvo sus valiosas asociaciones con distintas partes interesadas pertinentes y siguió participando activamente en los foros de lucha contra la piratería, como el Grupo de Contacto.

45. Debido a la pandemia de COVID-19, las conferencias 47ª y 48ª de la Iniciativa SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) se celebraron virtualmente los días 3 y 4 de noviembre de 2020 y 26 y 27 de mayo de 2021, respectivamente. El 3 de noviembre de 2020 se reunieron tres grupos de trabajo para tratar la piratería y los problemas de protección marítima, así como la fusión y el intercambio de información en todo el océano Índico, el golfo de Adén, el mar Arábigo y el golfo de Omán. Se prestó atención a cuestiones de muy distinta índole concernientes tanto al sector del transporte marítimo como a las partes interesadas del ámbito militar. El sector del transporte marítimo recalcó que era importante seguir recibiendo análisis militares conjuntos de gran calidad con respecto a las amenazas a la protección marítima, como se observó en las evaluaciones publicables de las amenazas del sector. La próxima conferencia de la Iniciativa está prevista para los días 17 y 18 de noviembre de 2021 y correrá a cargo de las Fuerzas Marítimas Combinadas.

VI. Cuestiones jurídicas y judiciales internacionales, incluidas las consideraciones de derechos humanos

A. Marcos jurídicos y cooperación

46. El segundo período de sesiones del grupo de trabajo intergubernamental de composición abierta encargado de elaborar el contenido de un marco regulador internacional, sin prejuzgar su naturaleza, relacionado con las actividades de las empresas militares y de seguridad privadas tuvo lugar del 26 al 29 de abril de 2021. En ese período, los Estados Miembros y otras partes interesadas siguieron debatiendo los elementos del marco regulador internacional y los siguientes pasos, entre los que se encontraba la convocatoria de consultas oficiosas entre períodos de sesiones para abordar el contenido de un borrador preliminar y la distribución de su versión revisada antes del tercer período de sesiones en el segundo trimestre de 2022.

47. En consonancia con el marco de cooperación firmado el 15 de junio de 2018, el Departamento de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz y la Comisión del Océano Índico prosiguieron sus debates sobre las actividades destinadas a aumentar la capacidad de la Comisión para promover y consolidar la paz y la seguridad en la región.

48. El 13 de julio de 2021, el Departamento de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz y la Comisión del Océano Índico organizaron una reunión virtual sobre los obstáculos para la paz y la seguridad en la región del océano Índico occidental. Entre los temas que se debatieron cabe citar la COVID-19, el riesgo de radicalización, el extremismo violento y la protección marítima en la región. Todos los participantes señalaron la importancia de abordar estas cuestiones desde un punto de vista global, tanto en tierra como en el mar, así como la necesidad de que exista una mayor coordinación entre las iniciativas regionales pertinentes. En ese contexto, la Comisión del Océano Índico informó a la reunión de sus constantes esfuerzos por fortalecer la incipiente estructura de protección marítima en la región participando en campañas y dando a conocer mejor las capacidades correspondientes al entorno marítimo a través de conferencias periódicas, reuniones y aportaciones a los foros regionales.

49. Durante el período que abarca el informe, se reforzaron considerablemente los cimientos de la estructura de protección marítima del océano Índico occidental, desarrollada por la Comisión del Océano Índico y financiada por la Unión Europea, mediante el fomento de la cooperación estratégica entre los signatarios del Programa Regional de Seguridad Marítima para la Región de África Oriental y Meridional y del Índico, así como con los Estados asociados y otras organizaciones regionales e internacionales, tanto en lo concerniente al intercambio de información marítima

como a las operaciones conjuntas en el mar. La estructura siguió siendo una experiencia de cooperación sin precedentes en el ámbito de la gobernanza y la protección marítimas en la región.

50. La estructura de protección marítima del océano Índico occidental alcanzó su fase operativa inicial con el envío de oficiales de enlace internacionales de los Estados signatarios al Centro Regional de Fusión de Información Marítima y al Centro Regional de Coordinación de Operaciones, y el establecimiento de equipos de seguimiento y comunicación adaptados para los centros. Sigue siendo prioritario alcanzar la plena capacidad operacional aportando lo que falta y estructurar la respuesta a delitos marítimos concretos conforme a lo dispuesto en los acuerdos regionales sobre el Programa de Seguridad Marítima. La estructura también forma parte de las respuestas que se recogen en el plan de acción regional para la economía azul preparado recientemente por la Comisión del Océano Índico.

51. A través del Centro Regional de Fusión de Información Marítima y del Centro Regional de Coordinación de Operaciones se siguió prestando atención al seguimiento, la identificación y el análisis de los buques susceptibles de cometer delitos marítimos transfronterizos, como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la contaminación marítima y el tráfico ilícito. Con la participación activa de ambos centros en diversas maniobras y operaciones sobre el terreno y en sus propias acciones organizadas sobre temas clave, se pudo poner a prueba en tiempo real la interoperabilidad entre las estructuras.

52. Los centros creados en 2019 con arreglo al Código de Conducta de Djibouti siguieron siendo fundamentales en las redes regionales de intercambio de información, junto con los dos centros regionales antes mencionados. La Comisión del Océano Índico, a través del Programa Regional de Seguridad Marítima, cuya coordinación global corre a cargo de la IGAD, dio apoyo a esos dos centros regionales, así como a los centros nacionales de los siete Estados signatarios de los dos acuerdos regionales del Programa, con vistas a intercambiar y compartir información marítima y coordinar acciones conjuntas en el mar. Para ello, examinó las estructuras y los sistemas nacionales en apoyo de la puesta en marcha del centro regional de intercambio y coordinación de información.

53. Del mismo modo, el 29 de septiembre de 2021 se celebró una primera reunión de los centros de fusión de información y los centros de intercambio de información de los océanos Índico y Pacífico. Dado el carácter transnacional de los delitos marítimos y de las dificultades que plantea la vigilancia y el intercambio de datos, la reunión fue un primer paso hacia la creación de una red de agentes especializados en el conocimiento del entorno marítimo del océano Índico, la búsqueda de vías de cooperación y la formalización de la colaboración, en su caso.

54. En mayo de 2021, con el fin de reforzar la cooperación, la Comisión del Océano Índico organizó una reunión de consulta regional centrada en los riesgos de contaminación del mar bajo los auspicios del Programa Regional de Seguridad Marítima. Los participantes acordaron formar un comité técnico regional encargado de revisar y adaptar el plan para imprevistos existente, con el fin de aumentar la eficacia de la respuesta regional en lo que respecta a la preparación frente a la contaminación y su prevención.

B. Esfuerzos para liberar y ayudar a los rehenes

55. La organización benéfica internacional International Seafarers’ Welfare and Assistance Network, que tiene su sede en el Reino Unido, siguió prestando apoyo emocional a los tres tripulantes iraníes del buque Siraj que fueron secuestrados por

un grupo de acción pirata somalí y a los que se puso en libertad en agosto de 2020. La organización siguió dando apoyo psicológico y social a las tripulaciones afectadas a través del Fondo de Asistencia para los Supervivientes de Actos de Piratería y sus Familias de la Presidencia del Grupo de Contacto y también continuó ayudando a los rehenes puestos en libertad en todo el mundo.

56. La Asociación de Ayuda a los Rehenes informó de que, aunque no quedaban rehenes marítimos en Somalia, sí había rehenes internacionales en el país que estaban retenidos por grupos vinculados a antiguos piratas y capos somalíes.

C. Cooperación en enjuiciamientos relacionados con la piratería

57. El Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC, en su calidad de secretaría del Equipo de Tareas para el Cumplimiento de la Ley del Grupo de Contacto, no celebró ninguna reunión durante el período que abarca el informe debido a la pandemia de COVID-19. El Programa siguió coordinando al Equipo de Tareas con los Estados miembros, la Organización Internacional de Policía Criminal-INTERPOL y la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia.

58. El Equipo de Tareas para el Cumplimiento de la Ley, que está presidido por los Estados Unidos, está compuesto por fiscales de países interesados en perseguir a los cabecillas de la piratería que han salido beneficiados con sus actividades y siguen siendo una amenaza en la región. El Equipo estimó que quedaban cuatro capos y varios otros actores menores del período de auge de la piratería en Somalia. Al igual que en períodos anteriores, la UNODC, con la financiación de Dinamarca, preparó un informe centrado en uno de los principales cabecillas para ayudar a los Estados miembros en su labor de llevar ante la justicia a dichas personas o de incautar sus activos. En varios Estados miembros del Grupo de Contacto se estaba procesando a antiguos piratas somalíes. Los enjuiciamientos siguen siendo uno de los principales objetivos de los Estados miembros en el examen en curso del grupo directivo de planificación estratégica del Grupo de Contacto.

59. Desde que se puso en marcha el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima en 2009, la UNODC ha repatriado a un total de 189 personas presas por piratería de Kenya, Mauricio y Seychelles. Gracias a estas iniciativas, no hay actualmente ningún preso por piratería en las cárceles de Kenya o Mauricio. El Programa siguió prestando apoyo a los Estados de la región para que pudieran someter a juicios imparciales a los presuntos piratas y velar por que las condiciones de las cárceles se ajustaran a las normas internacionales de derechos humanos.

60. En el momento en el que se redactó el presente informe, había 28 piratas condenados que cumplían penas en Somalia, 21 de ellos en el Complejo Penitenciario y Judicial de Mogadiscio (incluidos 14 que habían sido trasladados desde Garoowe) y 7 en la Prisión Central de Garoowe. Un preso somalí condenado por piratería permanecía en Seychelles. Durante el período sobre el que se informa, no se puso en libertad de manera anticipada a ninguno de los piratas condenados que cumplían el resto de su condena en Somalia. Al día de la fecha, la Fuerza Naval de la Unión Europea había detenido a 171 piratas, a los que se había trasladado a Seychelles para su enjuiciamiento. De ellos, 145 fueron condenados y enviados a la cárcel, y 26 fueron absueltos.

61. El 16 de julio de 2021, el Tribunal Supremo de Seychelles absolvió, por falta de pruebas, a las cinco personas cuyos casos se habían relacionado con un presunto intento de llevar a cabo actos de piratería frente a las costas de Somalia en 2019. La UNODC proporcionó los intérpretes para el juicio y se ocupó del bienestar de los acusados mientras estaban detenidos, con el apoyo del fondo fiduciario para apoyar

las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia. Una vez absueltos, el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima facilitó su repatriación a Somalia en agosto de 2021. Ante el cierre inminente del fondo fiduciario, sigue pendiente buscar una fuente de financiación para las repatriaciones futuras.

62. Del 24 al 26 de marzo de 2021 y en el marco del Foro del Océano Índico sobre Delincuencia Marítima, se celebró un foro para fiscales en el que estuvieron presentes los fiscales de distintos Estados de la región, tales como Seychelles, Mauricio y Kenya, así como la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia. Del 7 al 9 de abril de 2021, la Fuerza asistió a la reunión del grupo de expertos independientes sobre el acuerdo para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y presentar las pruebas correspondientes entre los miembros de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental.

63. El 4 de marzo de 2021, unos combatientes de Al-Shabaab llevaron a cabo un complejo ataque a gran escala en la Prisión Central de Bosaso. Sus 334 presos fueron liberados. Entre ellos, había cuatro condenados por piratería y varios por terrorismo. En el marco del Programa Conjunto de Apoyo al Servicio Penitenciario, la UNODC realizó una evaluación de emergencia de las instalaciones en coordinación con la UNSOM. Además, la UNODC, la UNSOM y el UNICEF realizaron una evaluación conjunta de las necesidades de la Prisión Central de Garoowe el 8 de abril, con el fin de determinar las carencias existentes y la asistencia necesaria haciendo hincapié en los derechos humanos. Para octubre de 2021 se habían realizado importantes reparaciones en la Prisión de Bosaso a través del Programa Penitenciario Conjunto.

64. Durante el período que abarca el informe, la UNODC también prestó apoyo infraestructural, por ejemplo, al nuevo Complejo Penitenciario y Judicial de Mogadiscio y a la rehabilitación de las prisiones centrales de Mogadiscio y Garoowe, y colaboró con los servicios penitenciarios y de libertad condicional de Suecia para que un grupo de mentores ayudara al Cuerpo de Funcionarios de Prisiones de Somalia a gestionar mejor a los presos extremistas violentos, en el marco de las iniciativas carcelarias de lucha contra el extremismo violento y su prevención, junto con un programa de transición para la rehabilitación y reintegración tras el paso por la cárcel.

VII. Observaciones

65. La continua ausencia de ataques de piratería consumados frente a las costas de Somalia demuestra la eficacia de las medidas aplicadas por el Gobierno Federal de Somalia, el sector del transporte marítimo y la comunidad internacional, incluido el Consejo de Seguridad, así como las fuerzas militares y navales, para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia. Sin embargo, la presencia continuada de grupos y redes de acción pirata sigue siendo preocupante y pone de manifiesto que la piratería aún no se ha erradicado del todo. Por tanto, continúa siendo esencial seguir abordando las causas que dan origen a la piratería. Pido al Gobierno Federal de Somalia y a la comunidad internacional que redoblen sus esfuerzos a este respecto.

66. Siguen existiendo múltiples amenazas para la protección marítima, ya que las redes de piratería se centran ahora en actividades menos arriesgadas, como el contrabando, que también requiere la atención constante del Gobierno Federal de Somalia y la comunidad internacional. Reitero mis anteriores llamamientos a los Estados Miembros para que respeten los instrumentos internacionales sobre la pesca y refuercen su cooperación en materia de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona económica exclusiva de Somalia, que sigue siendo motivo de preocupación.

67. Los esfuerzos y avances realizados por el Gobierno Federal de Somalia, con el apoyo de la comunidad internacional, para desarrollar políticas y marcos jurídicos marítimos son encomiables. Aliento al Gobierno Federal de Somalia a que agilice la presentación al Parlamento y la aprobación del código de transporte marítimo de Somalia, que constituye un paso fundamental hacia el establecimiento de un marco jurídico sólido en el ámbito marítimo de acuerdo con los instrumentos internacionales. Hago un llamamiento a las autoridades somalíes para que avancen en la transposición de los convenios para la seguridad de la vida humana en el mar y para prevenir la contaminación por los buques, que allanarán el camino hacia una mayor regulación y jurisdicción en las aguas somalíes.

68. Los avances en la revitalización de los mecanismos de coordinación marítima son bienvenidos, ya que constituyen una importante plataforma para que las partes interesadas de Somalia formulen objetivos colectivos a fin de crear un sector marítimo sostenible. Además, aliento al Gobierno Federal de Somalia a que avance en los debates sobre la delimitación de las fuerzas marítimas somalíes y defina claramente sus funciones y responsabilidades.

69. Estoy agradecido al Gobierno de Kenya, que ocupa la presidencia del Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, por su liderazgo y a la Comisión del Océano Índico por su labor como secretaría del Grupo de Contacto. Tomo nota con reconocimiento de las contribuciones hechas por los asociados internacionales al fondo fiduciario para apoyar las iniciativas de los Estados que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia y aliento a que se siga prestando apoyo financiero a las actividades para combatir la piratería después de que se cierre el fondo fiduciario el 31 de diciembre de 2021.

70. Elogio la labor que realizan la Asociación de Ayuda a los Rehenes y la International Seafarers' Welfare and Assistance Network en apoyo de los antiguos rehenes y sus familias, y reitero mi llamamiento a todos los asociados para que contribuyan al Fondo de Asistencia para los Supervivientes de Actos de Piratería y sus Familias, que sigue siendo crucial para los supervivientes de la piratería somalí y sus familias.

71. Deseo expresar mi sincero agradecimiento a los Estados Miembros, al Grupo de Contacto, a las organizaciones no gubernamentales, a las fuerzas militares y navales, al sector del transporte marítimo y al sector privado por las contribuciones que han hecho para combatir la piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia durante la última década. Sin su compromiso y sus contribuciones, no habría sido posible luchar contra la piratería y reducirla tanto como se ha hecho hasta la fecha.

Anexo I

Contribuciones de los Estados Miembros, los observadores, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado a la lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia

1. Las declaraciones que figuran a continuación han sido facilitadas por distintos Estados Miembros en respuesta al párrafo pertinente de la resolución 2554 (2020) del Consejo de Seguridad:

2. Bahrein ocupa un lugar central en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia a través de su cooperación con la Fuerza Combinada de Operaciones 151, que tiene su centro de mando en el país. Bahrein ha contribuido a las actividades internacionales conjuntas de lucha contra la piratería que han permitido reducir el número de ataques, en coordinación con el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia y dentro del marco jurídico establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, de 1988. La Real Fuerza Naval de las Fuerzas de Defensa de Bahrein presta apoyo directo e indirecto de forma permanente a las operaciones focalizadas en las zonas donde actúa la Fuerza Combinada de Operaciones 151 aportando recursos humanos cualificados y técnicamente capacitados.

3. El 9 de junio de 2021, el Brasil asumió el mando de la Fuerza Combinada de Operaciones 151, que opera en el golfo de Adén, en colaboración con otros asociados internacionales. El ejército brasileño aporta a la Fuerza Combinada de Operaciones 151 un contraalmirante (comandante) y diez oficiales de Estado Mayor. El Ministerio de Defensa considera que, gracias a las condiciones meteorológicas estacionales y a la presencia de múltiples fuerzas internacionales, se ha podido reprimir la piratería en la zona donde actúa la Fuerza Combinada de Operaciones 151, pero que las causas que la originan perduran, como demuestra el presunto intento de robo a mano armada en el mar ocurrido el 13 de agosto de 2021 a siete millas náuticas de las costas de Somalia, cuando el buque MV Anatolian fue abordado por un grupo de cuatro a cinco sospechosos.

4. El Gobierno de China muestra gran interés en la protección marítima y la lucha contra la piratería y la delincuencia organizada en el mar frente a las costas de Somalia. Desde diciembre de 2008, de acuerdo con las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad, la Armada china suele enviar buques para misiones de escolta. En los últimos 13 años, ha enviado 131 en 39 tandas para ese tipo de operaciones, protegiendo, así, la seguridad de casi 7.000 buques chinos y extranjeros, entre ellos 12 del Programa Mundial de Alimentos. De esa manera ha contribuido a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia.

5. Dinamarca ayuda en la lucha contra la piratería en la región del Cuerno de África apoyando a las instituciones de gobernanza (por ejemplo, con iniciativas para mantener y reforzar las capacidades locales y regionales de protección marítima) y tratando de atacar los problemas socioeconómicos que dan origen a la piratería. Ha ayudado a crear la capacidad de la policía marítima en Mogadiscio y Bosaso y de la guardia costera de “Somalilandia”. Además, envía oficiales de Estado Mayor a las Fuerzas Marítimas Combinadas en apoyo de las actividades de protección marítima en la región. Asimismo, sigue colaborando estrechamente con la comunidad internacional y es uno de los principales contribuyentes a los esfuerzos de la UNODC para reforzar el ejercicio de la autoridad gubernamental en el mar. También ha apoyado la labor de investigación y análisis relacionada con la interrupción de las rutas de contrabando marítimo y la lucha contra la financiación ilícita, en

cumplimiento del mandato encomendado a la UNODC en la resolución 2498 (2019) del Consejo de Seguridad, y mediante el establecimiento, el mantenimiento y la supervisión de las prisiones donde están recluidos los piratas condenados en Somalia.

6. Con arreglo a sus obligaciones internacionales, Egipto cumple lo previsto en la resolución 2554 (2020) del Consejo de Seguridad. Lo hace en virtud de las resoluciones adoptadas por el Consejo y de acuerdo con su deseo de mantener la estabilidad en la región del mar Rojo, proteger las rutas marítimas y el tráfico y el comercio internacional en el mar Rojo, apoyar la estabilidad en Somalia, velar por la seguridad de los ciudadanos del país y mantener la paz y la seguridad regionales en el Cuerno de África. Egipto intercambia información sobre actividades ilegales con los países que integran el equipo de tareas combinado, con el fin de alimentar la base de datos sobre piratería marítima y robo a mano armada en el sur del mar Rojo y frente a las costas de Somalia. A través de sus bases navales en el mar Rojo, proporciona apoyo logístico a los países amigos que participan en operaciones contra la piratería. Además, realiza maniobras *ad hoc* con las fuerzas de esos países antes de que salgan a realizar operaciones contra la piratería frente a las costas de Somalia dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad. En enero de 2020, en Riad, Egipto firmó la carta del Consejo de Estados Árabes y Africanos de la Cuenca del Mar Rojo y el Golfo de Adén, con el fin de mantener la seguridad y la estabilidad en la región del Mar Rojo y ayudar a reducir la piratería y los robos a mano armada. Egipto apoya las iniciativas internacionales y regionales de lucha contra las actividades ilegales frente a las costas de Somalia ayudando a desarrollar las capacidades de los Estados de la cuenca del mar Rojo y del Cuerno de África, con vistas a reforzar sus capacidades de protección marítima. También apoya las iniciativas dirigidas a lograr la estabilidad política y la seguridad en Somalia y a consolidar las instituciones nacionales del Estado, con el propósito de frenar las actividades ilegales, entre las que se incluyen la piratería y el robo a mano armada.

7. Las actividades que Francia lleva a cabo frente a las costas de Somalia se encuadran, en su mayoría, en el marco europeo. Francia es uno de los principales contribuyentes a la Operación Atalanta, que está dirigida por la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia. La protección marítima es una prioridad en la nueva estrategia europea para el Cuerno de África, que fue adoptada por el Consejo de la Unión Europea el 10 de mayo de 2021 e incluye referencias a la Operación Atalanta. Desde marzo de 2019, el cuartel general de la Operación está en Rota (España). El Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África, que es el primer punto de contacto con los distintos agentes marítimos (en particular el sector del transporte), comparte locales con el Maritime Information Cooperation and Awareness Centre en Brest (Francia) y está operado primordialmente por suboficiales franceses. Además de hacer frente a la piratería, que sigue siendo su mandato principal, la Operación también lleva a cabo tareas ejecutivas relacionadas con el control de drogas y armamentos. Coopera con la Organización Internacional de Policía Criminal-INTERPOL y la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), a las que transmite información sobre dichas cuestiones de seguridad. Francia apoya regularmente a la Operación de forma directa o como asociada proporcionándole activos aeronavales. La última vez que lo hizo fue en los meses de mayo y junio de 2021, cuando la misión Juana de Arco pasó por la zona de operaciones de Atalanta. Francia participó en el examen estratégico de Atalanta en 2020, mediante el cual se amplió su mandato, que ahora incluye nuevas tareas relacionadas con el tráfico de drogas y armamentos, y se extendió la zona de operaciones a la mitad sur del mar Rojo. El objetivo de las nuevas tareas es permitir que la Operación aborde las cuestiones de protección marítima de manera integral, dado que el tráfico ilícito y la piratería suelen ir de la mano. El próximo examen estratégico de la Operación, que está previsto para la segunda mitad de 2022, podría

adelantarse al primer semestre del año y comenzar durante la Presidencia francesa de la Unión Europea, ya que Francia desea salvaguardar los logros de esta exitosa operación europea, teniendo en cuenta que la Unión presta cada vez más atención a la región del Indo-Pacífico. La base y las fuerzas francesas en Djibouti también proporcionan un apoyo logístico esencial a la Operación, en especial para el despliegue de los activos aéreos. En tierra firme, la Unión Europea contribuye a las actividades de creación de capacidad de los Estados del Cuerno de África con el fin de mitigar las causas que dan origen a la piratería y erradicar sus redes. La Unión ha puesto en marcha dos misiones en Somalia en el marco de su política común de seguridad y defensa: una misión militar que presta apoyo directo a las Fuerzas Armadas somalíes mediante el asesoramiento, la mentoría y la formación de formadores (la Misión de Formación para Somalia, cuyo séptimo mandato abarca el período 2021-2022) y una misión civil destinada a reforzar la gobernanza marítima y la capacidad de los guardacostas, la policía marítima en los principales puertos somalíes y los servicios de vigilancia marítima (la Misión de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, cuyo nuevo mandato comenzó el 1 de enero de 2020). La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) ha ralentizado considerablemente las actividades de las misiones de la Unión Europea en Somalia. Francia no tiene personal destacado en la Misión de Formación para Somalia, pero sí tiene nueve efectivos en la de Desarrollo de las Capacidades. De manera más general, en el plano regional, la Unión Europea está ayudando a crear una estructura de protección marítima en el océano Índico occidental mediante los siguientes programas: el Programa Regional de Seguridad Marítima, que cuenta con un presupuesto de 37,5 millones de euros y abarca el período 2013-2020 (finalizado); el proyecto de rutas marítimas vitales en el océano Índico I, que cuenta con un presupuesto de 5,5 millones de euros y abarca el período 2015-2019, ya cerrado y ejecutado por el organismo público francés de asistencia técnica internacional Expertise France; y el proyecto de rutas marítimas vitales en el océano Índico II, que cuenta con un presupuesto de 7,5 millones de euros y abarca el período 2020-2023, también a cargo de Expertise France. La estructura de protección se reforzó con el establecimiento, en 2018, del Centro Regional de Fusión de Información Marítima en Madagascar y, en 2016, del Centro Marítimo Regional para la Coordinación Operacional en Seychelles. Francia ha contado con oficiales de enlace en estos dos centros desde su creación. Además, desde 2013, el Programa Regional de Seguridad Marítima y los programas de rutas marítimas vitales en el océano Índico aportan conocimientos especializados para fortalecer la capacidad de los funcionarios de los Estados costeros de la región de luchar contra las actividades marítimas ilícitas, en particular la piratería, y se está creando una plataforma web de intercambio de información y gestión de incidentes en la región del océano Índico. La presidencia francesa del Simposio Naval del Índico, que comenzó en junio de 2021, brinda una oportunidad para poner de relieve las actividades que la Unión Europea lleva a cabo a favor de la protección marítima en la región, en particular a través de la Operación Atalanta. En el plano nacional, Francia también presta apoyo de manera activa a la protección marítima frente a las costas de Somalia. Como país miembro de la Comisión del Océano Índico, donde ocupa la presidencia durante un año, y como Estado de la región, sigue defendiendo la implicación regional en las cuestiones de protección marítima. También apoya la aplicación de la estrategia regional de protección marítima de la Comisión, así como el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada contra los Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (el Código de Conducta de Djibouti), firmado por 21 Estados de África oriental y meridional y de la península arábiga con el fin de crear centros de fusión de información marítima interconectados.

8. La República Islámica del Irán contribuye a la lucha contra la piratería enviando flotas logísticas y de combate al Cuerno de África y al golfo de Adén. A este respecto,

la Armada iraní siguió previniendo y reprimiendo la piratería frente a las costas de Somalia ofreciendo protección y escolta a 355 flotas marítimas y petroleros de su nacionalidad vulnerables a los ataques en la región durante el período que abarca el informe. Además, se proporcionó protección y escolta adicional a 55 flotas marítimas y petroleros iraníes. La República Islámica del Irán también equipó al buque BEHSHAD y lo envió al estrecho de Bab el-Mandeb para contrarrestar los ataques de los piratas y dar apoyo logístico a las tropas estacionadas en petroleros y buques comerciales. Además de estas medidas operacionales, y en consonancia con las resoluciones del Consejo de Seguridad en las que se solicitó a todos los Estados que tipificaran la piratería como delito en el derecho interno, se han dado pasos hacia la tipificación y el enjuiciamiento de la piratería marítima en el derecho interno del país. Se ha preparado un proyecto de ley contra la piratería marítima, que las autoridades respectivas aún deben firmar. En el proyecto de ley se reconoce la jurisdicción universal en los casos de piratería y se proporciona un marco legislativo para el enjuiciamiento de los sospechosos y el castigo de los condenados por cometer piratería y confiscar bienes. También se alienta a celebrar acuerdos de cooperación multilaterales y bilaterales con otros Estados y organizaciones internacionales a fin de reforzar la cooperación regional y mundial para prevenir y combatir la piratería. La República Islámica del Irán no ha escatimado esfuerzos para luchar contra la piratería marítima y seguirá contribuyendo al mantenimiento de la protección en el mar enviando más flotas de su Armada, escoltando a los buques y facilitando el paso seguro frente a las costas de Somalia, entre otras medidas.

9. Desde 2009, el Japón ha estado llevando a cabo operaciones de lucha contra la piratería sin interrupción, desplegando destructores de la Fuerza de Autodefensa Marítima (con oficiales de la guardia costera a bordo) y aviones de patrulla P-3C en el golfo de Adén. A fin de promover la estabilidad en Somalia, entre noviembre de 2020 y octubre de 2021, proporcionó más de 4 millones de dólares en ayuda financiera para mejorar la situación humanitaria y de seguridad en el país, con lo cual el monto total de la asistencia que ha proporcionado para Somalia desde 2007 asciende a 520 millones de dólares.

10. Omán realiza una labor importante contra las amenazas a la protección marítima en los puertos, las instalaciones, las costas y la región marítima omaní a través de los medios disponibles, a saber, buques, barcos y aviones de reconocimiento marítimo. Ha puesto todos los medios para garantizar la protección y la seguridad de su región marítima, en cooperación con todas las autoridades civiles, militares y de seguridad competentes del país. Así, no se ha registrado ningún incidente de piratería o robo a mano armada en su región marítima desde el 1 de noviembre de 2020. Omán trata de coordinarse con las autoridades competentes y los centros de protección marítima de otros países, así como con los centros regionales e internacionales.

11. El Pakistán mantiene su compromiso de respetar el derecho internacional y asumir sus responsabilidades en materia de protección y estabilidad marítima en la región y fuera de ella. Con el fin de alcanzar estos objetivos, ha contribuido barcos, aviones y personal a las iniciativas y fuerzas de combate relacionadas con la lucha contra la piratería. Tiene un interés estratégico en la navegación pacífica y la protección de la región del océano Índico, ya que cuenta con más de 1.000 kilómetros de costa, una zona económica exclusiva de 290.000 kilómetros cuadrados, el puerto de Karachi y el recién construido puerto de aguas profundas de Gwadar. El Pakistán es una parte interesada importante en el marco de protección del Índico, que sirve para luchar contra la piratería, la trata de personas y el contrabando de drogas. Entre las contribuciones más destacadas del país en cumplimiento de la resolución 2554 (2021) desde el 1 de noviembre cabe destacar el mantenimiento por la Armada de un sólido dispositivo de seguridad a lo largo de la costa y en los mares regionales, a fin de impedir que los elementos delictivos realicen actividades ilícitas en el ámbito

marítimo. También viene participado activamente en las Fuerzas Combinadas de Operaciones 150 y 151 en el interés general de la comunidad internacional y de la protección marítima regional. La Armada nacional ha prestado una valiosa ayuda en alta mar a navegantes y buques en peligro, por ejemplo, en operaciones contra la piratería, y ha prestado asistencia humanitaria a los países de la región en varias ocasiones. El Pakistán sigue siendo uno de los miembros más destacados de las Fuerzas Marítimas Combinadas y ha contribuido a sus actividades de lucha contra la piratería desde 2009. Ha comandado en nueve ocasiones la Fuerza Combinada de Operaciones 151, a la que también ha prestado apoyo directo y asociado para reforzar las operaciones de lucha contra la piratería. Además, instituyó las patrullas regionales de protección marítima para contrarrestar otras amenazas. En el marco de las patrullas, un total de nueve buques navales pakistaníes han participado en operaciones de lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia y el golfo de Adén. La Armada nacional ha planificado y ejecutado operaciones focalizadas para desarrollar las capacidades regionales de lucha contra la piratería, y sus aviones marítimos de largo alcance han realizado 52 salidas en apoyo de las operaciones dirigidas por la Fuerza Combinada de Operaciones 151. El puerto de Gwadar ocupa un lugar estratégico con vistas al estrecho de Ormuz y al norte del mar Arábigo. El corredor económico China-Pakistán sitúa al país en un punto de convergencia que une las vías marítimas activas con los países de Asia Central sin litoral para la importación y el envío de petróleo, carbón y productos agrícolas. Las ventajas del corredor para el comercio regional se vinculan a la seguridad y protección del entorno marítimo en la región del océano Índico en general y del mar Arábigo en particular. Por tanto, para el Pakistán es de suma importancia mantener abiertas las vías de comunicación marítima y proteger su costa, así como los puertos clave de Karachi, Bin-Qasim, Ormara y Gwadar. Por ello, se ha creado una organización especial conocida como Fuerza de Tareas 88, a la que se ha encargado la seguridad marítima del puerto de Gwadar y la protección de las vías marítimas conexas contra las amenazas convencionales y no convencionales. El Pakistán reconoce la importancia de salvaguardar los océanos del mundo y el comercio internacional mediante una mayor protección marítima, y está dispuesto a cooperar y colaborar con otras naciones amigas y asociados de la región y de todo el mundo para hacer realidad este objetivo en beneficio común de toda la humanidad.

12. En cuanto a las medidas tomadas por la Autoridad Marítima de Panamá, quien funge como entidad idónea para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y demás leyes y reglamentos internacionales vigentes relacionados con la piratería marítima internacional, la piratería se encuentra tipificada como delito en el título IX de delitos contra la seguridad colectiva, capítulo VI de piratería de su Código Penal, adoptado a través de la Ley núm. 14, de 18 de mayo de 2007. Mediante la Ley núm. 21, de 9 de mayo 2002, Panamá adoptó el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, de 10 de marzo de 1988, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, de 10 de marzo de 1988. Mediante la Ley núm. 78, de 15 de noviembre de 2010, se adoptaron los Protocolos adicionales de 2005. Estos instrumentos internacionales establecen que las partes podrán tipificar delitos, establecer su jurisdicción y aceptar la entrega de personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido el control de un buque o sobre plataformas fijas mediante amenaza, violencia o cualquier otra forma de intimidación. La Autoridad Marítima de Panamá y la Oficina Central Nacional de la Organización Internacional de Policía Criminal en el país también trabajan estrechamente para dar seguimiento a la procedencia del dinero que se utiliza para pagar los rescates en casos de naves de bandera panameña que han sido liberadas. En el caso de que la captura de los piratas

sea en aguas internacionales y estos se encuentren a bordo de alguna nave de bandera panameña, consideramos que por razones de competencia y de conservación de las pruebas recabadas, el proceso debe ser tratado por tribunales especializados que cuenten con las herramientas legales y técnicas para asegurar el procesamiento de piratas. Con respecto a la ejecución de acuerdos bilaterales y multilaterales relacionados con el flagelo de la piratería, Panamá ha suscrito con la Unión Europea un acuerdo de protección para los buques de bandera panameña que colaboran con el Programa Mundial de Alimentos, en cumplimiento con lo estipulado en las resoluciones previas relativas a la situación en Somalia. De igual forma, desde el año 2011 la Autoridad Marítima de Panamá trabaja en coordinación con la Oficina Marítima Internacional y la industria marítima internacional en adoptar medidas de protección para disuadir los ataques de piratas, así como en establecer recomendaciones para los buques de registro panameño que transiten las zonas de alto riesgo. Todo lo antes descrito pone de manifiesto el compromiso de la Autoridad Marítima de Panamá en la lucha contra la piratería marítima, aunado a la participación activa en las reuniones de la Organización Marítima Internacional, en conjunto con el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, y la adopción de recomendaciones o resoluciones que regulan temas, tales como el uso de compañías privadas de seguridad y el monitoreo de naves en zonas de alto riesgo, entre otros temas. Finalmente, debido a que la delincuencia marítima representa una seria amenaza para la seguridad de la gente de mar, el comercio internacional y la estabilidad regional, tomando como referencia que más del 90 % del comercio mundial se realiza por mar, el país reafirma su compromiso y se mantiene comprometido en la lucha contra este flagelo.

13. Portugal aborda las cuestiones de protección marítima, concretamente la piratería y el robo a mano armada en el mar, desde un enfoque holístico. Las autoridades portuguesas participan en muchas iniciativas de diferentes ámbitos especializados para conocer y evaluar las múltiples causas que dan origen a estos delitos y sus consecuencias. Portugal se ha implicado al máximo en la labor que realiza el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia copresidiendo el foro jurídico virtual junto con Mauricio durante más de una década. Portugal, junto con otros 131 participantes, estuvo presente en la 23ª sesión plenaria del Grupo de Contacto, que se celebró de forma virtual los días 17 y 18 de diciembre de 2020. El país ha participado con regularidad en las misiones y operaciones de la OTAN y la Unión Europea de lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia vigilando las actividades pesqueras y escoltando a los buques del PMA. Entre otras cosas, ha estado al mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea en la región, a la que ha aportado efectivos, aviones y más de 100 militares durante varios meses al año. Desde el inicio del período que abarca el informe hasta agosto de 2021, Portugal tenía nueve militares, incluida una mujer, en el cuartel general operacional de la Operación Atalanta en Rota, en el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África en Francia y a bordo del buque almirante de la Operación Atalanta. El 2 de diciembre de 2020, Portugal tomó el mando de la 36ª rotación de la Operación Atalanta. El comodoro Diogo Arroteia estuvo al frente de esta importante misión a bordo de un barco español, en la que también participaron otros cinco militares portugueses, entre ellos una mujer. A su término, el 17 de marzo de 2021, la presencia portuguesa en Atalanta se redujo a cuatro militares, incluida una mujer, en el cuartel general operacional de la Operación Atalanta, el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África y a bordo del barco de la comandancia de la fuerza. Desde 2019, la Guarda Nacional Republicana (la gendarmería portuguesa) ha contribuido activamente a la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, cuyo objetivo es reforzar la protección marítima somalí y la capacidad policial en general centrándose en tres pilares: a) el refuerzo de las unidades de policía marítima en los cuatro puertos principales de Somalia (Mogadiscio, Berbera, Bosaso y Kismayo) y

sus alrededores; y b) la contribución al desarrollo de las funciones de la Guardia Costera somalí y la insistencia en la importancia de la protección marítima para el desarrollo de la economía azul. Portugal participa mediante el envío de oficiales de la gendarmería, tanto en régimen de adscripción como de adscripción-contratación. El actual Jefe de Operaciones es el coronel Jorge Humberto Marques Caseiro.

14. La Federación de Rusia ha proseguido con sus actividades para proteger la navegación marítima rusa, combatir la piratería y el robo a mano armada en la región del Cuerno de África y reforzar la cooperación internacional contra la piratería. Desde el 1 de noviembre de 2020, las fuerzas navales rusas han realizado dos visitas a la región. El Organismo Federal de Transporte Marítimo y Fluvial y el Servicio de Protección Marítima, financiado por el Estado, han llevado a cabo las siguientes actividades en el marco de la resolución 2554 (2020) del Consejo de Seguridad: seguimiento de la situación relativa a la piratería marítima frente a las costas de Somalia; difusión entre las empresas rusas de las recomendaciones de la Armada, el Organismo Federal de Transporte Marítimo y Fluvial y la Organización Marítima Internacional, incluidas las que figuran en la quinta edición de *Best Management Practices* en el contexto de la lucha contra la piratería en la región; formación de convoyes de buques, con independencia de su bandera, escoltados por buques navales rusos a través del golfo de Adén; consultas con compañías navieras extranjeras y capitanes de buques con respecto a la formación de convoyes rusos; intercambio regular de información con los buques registrados bajo pabellón ruso que cruzan el golfo de Adén sobre las condiciones actuales de navegación en la zona de alto riesgo; y contacto continuo con los principales centros de información contra la piratería sobre muy distintos temas.

15. España ha mantenido una fuerte presencia de carácter permanente en las estructuras de la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia desde sus orígenes en 2008 y se convirtió en uno de sus principales pilares cuando, el 29 de marzo de 2019, se trasladó su cuartel general de Northwood (Reino Unido) a la base naval de Rota. Durante los meses operativos entre los períodos de monzones, España se alterna con Italia y Portugal en el mando táctico de la Operación a bordo de uno de sus buques insignia, que tiene capacidades de protección marítima. Este componente naval cuenta también con un equipo de guerra especial (unidad marítima de operaciones especiales) y un equipo de operaciones de seguridad a bordo. Además del componente naval, España contribuye a la Operación con una estructura militar permanente en el cuartel general operacional de Rota, que actualmente está compuesta por 13 miembros de los diferentes servicios españoles y un asesor político del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. España también aporta hasta 30 militares más en régimen de rotación en el cuartel general operacional de Rota. Asimismo, cuenta con un destacamento aéreo táctico de operaciones asignado permanentemente a la Operación, que realiza tareas de vigilancia aérea en la zona. Este destacamento aéreo (llamado ORION) se encuentra en Djibouti y se complementa con dos unidades aéreas embarcadas (una de aviones y otra de helicópteros), gracias a las cuales se puede vigilar de manera exhaustiva la amplia zona de operaciones. España también contribuye al elemento de apoyo de la Operación Atalanta, destacado en Djibouti, aportando parte de su personal. Para reforzar la seguridad en la región, participa en la Misión de Desarrollo de las Capacidades en Somalia y la Misión de Formación, ambas de la Unión Europea, a las que aporta 7 y 24 miembros, respectivamente. La participación en estas herramientas de creación de capacidad pone de manifiesto el compromiso de España con el objetivo final, consistente en la presencia de una estructura de seguridad permanente en la región que los propios países de la zona puedan sostener. España también colabora con las Fuerzas Marítimas Combinadas aportando un elemento de coordinación aérea, que está destacado en Bahrein.

16. Desde mayo de 2009, Suecia ha enviado cinco unidades navales a la Operación Atalanta de la Unión Europea en el golfo de Adén, frente a las costas de Somalia, que protege el transporte marítimo vulnerable y disuade, previene y reprime la piratería y el robo a mano armada en el mar en la región. En julio de 2019, el país aumentó su contribución de personal al cuartel general de la Operación Atalanta en Rota, de dos a tres oficiales de Estado Mayor. Con la participación de la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, también desempeñó un papel importante en la creación de la guardia costera de “Somalilandia”, mediante la organización de cursos de capacitación marítima en 2018 y 2019. En el segundo de estos cursos, impartido en 2019, 23 hombres y 2 mujeres de la guardia costera de “Somalilandia” completaron una capacitación de cinco semanas en el marco del “Swedish Boat Project” en Berbera, que estuvo dirigida por expertos de la guardia costera sueca y asesores de la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia. La formación se centró en la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, las buenas prácticas marineras, el manejo de embarcaciones y la navegación con el sistema de posicionamiento global, así como en la reparación de motores y la mecánica. Un tercer curso, cuya realización ha tenido que suspenderse a raíz de la pandemia de COVID-19, tiene por objetivo actualizar los conocimientos de quienes hayan participado en las sesiones anteriores.

17. El Reino Unido se ha comprometido a luchar contra la piratería frente a las costas de Somalia y en la región del Cuerno de África para mantener abiertas las rutas comerciales cruciales en todo el mundo. Durante el período que abarca el informe, el Reino Unido: a) ha proporcionado al comandante adjunto de la fuerza, además de activos navales, a la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas que opera en el océano Índico; b) ha participado en el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia; y c) ha seguido siendo uno de los principales donantes del fondo fiduciario, habiendo aportado más de 2,2 millones de dólares desde 2013. El Reino Unido ha tenido un papel importante en el apoyo prestado para desarrollar la estructura de protección marítima regional, incluidos los dos centros de fusión de información, a través del mecanismo del Código de Conducta de Djibouti de la OMI y de forma bilateral con las naciones de África Oriental, así como proporcionando financiación para el desarrollo del nuevo sitio web, que entró en funcionamiento en junio de 2021. También sigue liderando el conocimiento del entorno marítimo, entre otras cosas, aportando oficiales de enlace internacional de la Marina Real para respaldar las actividades regionales y nacionales en la materia en Seychelles, en apoyo de la Comisión del Océano Índico; y colaborando con el centro internacional de fusión, con sede en la India. El Centro de Operaciones de Comercio Marítimo del Reino Unido, que está a cargo de la Marina Real, está presente en el océano Índico occidental desde principios de la década de 2000 y marca la pauta en todo el mundo para los sistemas de alerta temprana basados en el concepto de “ver y evitar” que prestan servicios de información y asesoramiento al sector del transporte marítimo. Es también el principal punto de contacto para todos los mercantes, independientemente de su pabellón, en caso de que se produzca un ataque pirata en la región, al difundir avisos, alertas y advertencias, y un conducto de información básico entre el sector y las autoridades militares que operan en la región (Fuerza Naval de la Unión Europea frente a las costas de Somalia, Fuerza Combinada de Operaciones 151, Fuerzas Marítimas Combinadas y quienes se despliegan de manera independiente). El Reino Unido vela por mantener su capacidad en toda la región, en especial cuando se transita por la zona de alto riesgo de piratería y la zona de notificación voluntaria del Índico.

Anexo II

Mapa de incidentes de piratería, 2017 a 2021

